Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

DWUTYGODNIK ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK VI | Lwów, 15 września 1930 | ZESZYT 17 (73)

W imię dobra Państwa i kolejnictwa

Orędziem z 30. sierpnia b. r. Pan Prezydent Rzeczypospolitej rozwiązał Sejm i Senat, oznaczając równocześnie termin wyborów do Sejmu na 16 listopada 1930, zaś termin wyborów do Senatu na 23. listopada 1930.

Weszliśmy przeto w okres bezparlamentarny, co zresztą ogół społeczeństwa przyjął z ulgą i zadowoleniem, albowiem Sejm, wybrany w marcu r. 1928, ostatniemi czasy prawie że nie obradował, a stał się raczej przedmiotem tylu różnorodnych krytyk, iż należało już znacznie wcześniej skrócić jego żywot, by skończyć z tak niesamowitem i wcale gorszącem widowiskiem w kraju i wobec zagranicy.

Ale nas, Związek zawodowy, polityka jako taka wogóle nie interesuje, jakkolwiek przyszłość pracownicza zależy od pewnego ukształtowania się i uspokojenia stosunków politycznych w państwie, na co Związki zawodowe powinnyby z istoty rzeczy wpływać w duchu dla siebie korzystnym. I są organizacje zawodowe, które faktycznie starają się zaważyć na szali ułożenia się tych, czy odmiennych warunków politycznych w kraju. — Związek Z. U. P. jednak, woli znajdować się zdala od kłębowiska namiętności politycznych, pozostawiając własnym członkom pełną swobodę obywatelskiego myślenia i postępowania w ich ściśle prywatnym charakterze. O ile też ktokolwiek z naszych kolegów, członków Z. U. P., zechce działać politycznie w otwartej fazie przedwyborczej, nie może robić tego w imieniu Związku Umysł. Prac. Kolej ze średniem wykształceniem, lecz jako on sam, X. lub Y., ponosząc stąd osobiście wszelkie konsekwencje. Organizacja wyłącznie zawodowa, a więc zupełnie apolityczna, jaką przedstawia Z. U P., nie jest w możności zająć wobec powyższych spraw innego stanowiska, a to tembardziej, ileże grupuje w sobie ludzi o różnorakich przekonaniach obywatelskich. Wprowadzenie zatem do takiej organizacji polityki, tej czy tamtej, byłoby przykładaniem lontu do prochu, potrafiłoby Związek rozsadzić, co z pewnością nie leży nawet w interesie miarodajnych czynników rządowych. Zwłaszcza, gdy chodzi o Związek o wybitnie wyrobionem poczuciu państwowo - twórczem.

Mamy tedy w Polsce Sejmowe „bezkrólewie", okres dla pracowników państwowych bynajmniej nie do pozazdroszczenia, szczególnie w stosunkach, wytworzonych specjalnie u nas na tle zażartej walki Sejmu i Rządu o ustrój w Państwie. Obecnie bowiem Rząd spotęguje niewątpliwie całą swoją energję i arsenał środków w kierunku ewentualnego wygrania wyborów, a to samo będzie czynić większość stronnictw politycznych, idąc zapamiętale przeciwko Rządowi. Zapowiada się wysoce burzliwa akcja przedwyborcza, którą obie strony poprowadzą pod rozmaitemi hasłami natury ustrojowej, politycznej, gospodarczej, ekonomicznej i t. d., by tylko zwyciężyć przeciwnika.

W pogoni za sukcesem zainteresowane czynniki zwrócą się również o poparcie i do pracowników państwowych, jak to było podczas ostatnich wyborów w r. 1928.

Pamiętamy wszakże wszyscy aż nadto dobrze olbrzymi wiec przedwyborczy b. premiera p. D-ra Kazimierza Bartla w styczniu roku 1928 w Krakowie, gdzie ten mąż stanu rozwijał szeroko program polityczny t. zw. partji rządowej, idącej do wyborów pod cyfrowym znakiem „jedynki". Wówczas z ust p. premjera padło tyle przepięknych i ciepłych oraz uroczystych zapewnień pod adresem poprawy bytu funkcjonarjuszy państw., iż zdawało się, że nareszcie skończy się

w Polsce owa niesprawiedliwość, o jakiej mówił z oburzeniem po wypadkach majowych r. 1926 Marsz. Piłsudski.

Niestety — niewiele zmieniło się od tego czasu na korzyść pracowników, a w szczególności kolejarzy.

Lecz przyjdą do pracowników państwowych również stronnictwa polityczne. I tutaj wypadnie przyjmować programowe oświadczenia odnośnie stosunku do kwestji pracowniczej z dużą rezerwą i ostrożnością, gdyż z tylokrotnych doświadczeń wiemy, że i pp. posłowie i całe kluby poselskie bez skrupułów nie dotrzymywały solennie danych przyrzeczeń. Zresztą pracownicy państwowi nie cieszyli się dotychczas w Sejmie większą sympatją stronnictw, a są stronnictwa, mianowicie ludowe, które w swoich organach prasowych całkiem jawnie występują przeciwko urzędnikom, twierdząc, iż pracownicy państwowi pobierają za wysokie (!) pensje, za wiele Państwo kosztują i t. p. Może jeszcze najszczerzej odnoszą się do zagadnień pracowniczych pewne ugrupowania demokratyczne, czynią to jednakowoż nie tyle z głębokiego zainteresowania się sprawą i poważnego przekonania o jej słuszności, ile z uwagi na interes partyjny a w imię konkurencji międzypartyjnej, uważając potrzebę zajęcia się postulatami pracowników państwowych za kulę u nogi, zło konieczne.

Narazie wszakże o kwestji pracowniczej przez spory szmat czasu nie będzie poprostu z kim mówić. Z Rządem nie, bo Rząd zaabsorbowany do szpiku kości wyborami, z Sejmem nie, gdyż go brak. A tymczasem rozliczne memorjały, przedstawione czy to Rządowi czy klubom sejmowym w pierwszorzędnych sprawach pracowników, powędrują beznadziejnie do koszy, tak, że przyjdzie tylokrotną robotę zaczynać od nowa, przeczekawszy wpierw gorącą kampanję przedwyborczą.

W orędziu, rozwiązującem ciała ustawodawcze, Pan Prezydent Rzeczypospolitej położył nacisk na konieczność naprawy zasadniczych praw, rządzących Rzeczpospolitą, ponieważ niestety dotąd uniknąć nie można chaosu prawnego, istniejącego w Państwie.

Nie ulega wątpliwości, iż nietylko konstytucja, podstawa dla wszystkich praw w Rzeczpospolitej, wymaga poprawy, ale jest pozatem moc innych zagadnień, wołających rozpaczliwym głosem pokrzywdzonych obywateli o konieczną naprawę. Taką np. kwestję stanowią stale ropiące bolączki pracownicze, w tem kolejarskie. Stosunki przecież w polskiem kolejnictwie wręcz krzyczą o sanację, gdyż panuje tu w pierwszej linji jeden wielki bałagan prawny, ponadto zaś gnębi kolejarstwo — na równi z ogółem pracowników państwowych — brak dostatecznych środków do życia, a na dobitek tymczasowość najistotniejszych, podstawowych rozporządzeń personalnych, dopuszczających dużą swobodę i samowolę w postępowaniu z personelem. Innemi słowy: równa się to ciągłej, deprymującej niepewności jutra.

W takich oto stosunkach i warunkach wegetacji zawodowej i materjalnej spotyka masy kolejarskie najświeższy okres przedwyborczy, co niewątpliwie wpłynie odpowiednio na nastroje i ustosunkowanie się kolejarzy do wyborów. Rozumie się, iż przyszły Sejm zajmie się przedewszystkiem naprawą Konstytucji i pod tem właśnie hasłem odbędą się wybory, ale ten Sejm musi raz definitywnie załatwić także sporo otwartych zagadnień pracowniczych, których przewlekanie w nieskończoność wprost pomyśleć się nie da. Szczególniej sprawa pragmatyki służbowej i zaopatrzenia emerytalnego, o ile chodzi o kolejarzy, domaga się zasadniczej zmiany i poprawy, ustawowego ujęcia, gwarancji trwałości, a następnie idzie o kwestję pracowniczego uposażenia, o znaczne polepszenie materjalnego bytu pracowników państwowych. Skarb Państwa nie może nieustannie zasłaniać się w tym względzie brakiem pieniędzy i pozwalać panoszyć się skrajnej nędzy i rozpaczy ludzkiej w szeregach swych funkcjonarjuszy. Od pięknych zapowiedzi, obietnic i zapewnień wypadnie przejść do czynów, znaleźć możliwie rychło sposób i środki na zagwarantowanie pracownikom znośnej doli życia, zerwać z hyperprodukcją pożałowania godnego proletarjatu inteligencji urzędniczej w Polsce.

Tego życzą sobie pracownicy państwowi od Rządu i przyszłego Sejmu w imię dobra Państwa i społeczeństwa oraz tak Państwu potrzebnego spokoju i porządku prawa.

Małopolskie koleje lokalne

Sieć kolei żelaznych, eksploatowanych w Galicji z końcem roku 1891, wynosiła 2.634 kilometrów w długościach budowlanych, czyli na 1.000 kilometrów kwadratowych obszaru przypadało średnio 33.55, a na 100.000 mieszkańców 39.90 kilometrów kolei użyteczności publicznej.

Łączna długość istniejących podówczas kolei austro-węgierskich wynosiła w tym czasie 26.782 km. a zatem średnio na 1000 kilometrów kwadratowych powierzchni monarchji wypadało 42.9 km, W tym stanie rzeczy na czternaście krajów, reprezentowanych w austrjackiej Radzie Państwa, Galicja zajmowała pod względem ilości kolei w stosunku do obszaru dziewiąte miejsce, będąc lepiej wyposażoną tylko od krajów wybitnie górzystych, jak: Salzburg, Bukowina, Kraina, Tyrol i Dalmacja.

Pod względem stosunku długości linji kolejowych do gęstości zaludnienia, b, Galicja znajdowała się na przedostatniem miejscu, a tylko Dalmacja wykazywała pod tym względem gorsze wyposażenie.

Sieć kolei b. Galicji składała się podówczas z linji promieniujących z obydwu stolic monarcji Wiednia i Budapesztu, dla których miejscowe potrzeby ekonomiczne

b. Galicji stały na drugim planie. Stąd też pochodziła potrzeba stworzenia linji ekonomicznych, różniących się swem zadaniem od wielkohandlowych arteryj i od szlaków strategicznych, które zbudowano jako najkrótsze drogi w celach politycznych i wojennych, oraz w celach zbytu i dowozu dla stolic monarchji. Tej właśnie tendencji przypisać należy stan, że gdy w kierunku podłużnym z zachodu na wschód, był kraj przecięty na całej swej długosci dwoma głównemi linjami kolejowemi, to komunikacja poprzeczna z południa ku północy, była w stosunku do komunikacji podłużnej zbyt mało rozwinięta, a do równomiernego rozwinięcia sieci kolejowej odpowiednio do figury kraju, należało wybudować co najmniej 350 km. linij poprzecznych.

W takiej sytuacji komunikacyjnej znajdując się Galicja była skazana na pozostawanie pod względem rozwoju gospodarczego zawsze na szarym końcu, spełniając jedynie rolę Bärenlandu, jaką mu polityka rządu austrjackiego w historji swej wyznaczyła.

Jeśli jednak mimo wyraźnych tendencyj pozostawiania b. Galicji na szarym końcu, sieć kolei w ostatnim dziesiątku XIX. i pierwszym XX. wieku rozbudowano wydatnie właśnie w kierunku poprzecznym z południa ku północy, to stało się to głównie dzięki inicjatywie, troskliwości i usilnej pracy Wydziału Krajowego, który w wysiłkach swych poparty przez Sejm Krajowy, jak na każdem polu, tak szczególnie w rozwoju linji kolejowych w b Galicji zaznaczył wydatnie swą zbawienną i chwalebną działalność.

Opierając się na austrjackiej ustawie o budowie kolei niższorzędnych z r. 1887, której wydanie miało na celu zachęcenie samorządów krajowych i zainteresowanych osób do lokowania swych kapitałów w budowie kolei lokalnych, Wydział Krajowy upoważniony uchwałą Sejmu Krajowego rozesłał w marcu 1881 r. do wszystkich wydziałów powiatowych kwestjonarjusz celem zebrania potrzeb w kierunku założenia nowych linji kolejowych, jakoteż utworzenia obrazu życzeń kraju i warunków w jakich te życzenia się przedstawiają.

W odpowiedzi na pomieniony kwestjonarjusz, wpłynęło 74 podań, w których proponowane linje wynosiły około 3.900 km. długości. Więcej niż 3/5 powiatów całego kraju uznało potrzebę budowy nowych kolei, przyczem zaznaczyć należy, że wiele powiatów nie przedłożyło żadnych projektów, spodziewając się, że w ich okolicy zostanie wkrótce wybudowana kolej państwowa.

Nie ulega wątpliwości, że wiele zgłoszonych projektów nie było dowodem faktycznej siły ekonomicznej, dzielności produkcyjnej ani żywotności handlowej poszczególnych okolic, nie mniej jednak wynik kwestjonarjusza wykazał dotychczasowe braki w zaopatrzeniu całych połaci kraju w środki komunikacyjne, nakreślając potężny program prac Wydziału Krajowego na szereg lat.

Zdając sobie sprawę z doniosłości i ekonomicznego znaczenia dla kraju z akcji mającej się rozwinąć na polu popierania budowy kolei lokalnych, uważał Wydział Krajowy za stosowne zasięgnąć w tej sprawie opinji znawców, i w tym celu zwołał ankietę, w skład której zaprosił członków Reprezentacji Krajowej, przedstawicieli krajowych izb handlowych i przemysłowych, towarzystw rolniczego, gospodarskiego i naftowego, obu krajowych towarzystw technicznych, zarządu kolei państwowych oraz wybitniejszych znawców kolejnictwa, administracji, ekonomji politycznej i finansów.

Uczestnicy ankiety, podzieleni na cztery sekcje fachowe, rozpatrując wszechstronnie przedstawione wyniki kwestjonarjusza, powzięli szereg uchwał, będących wyrazem szerokich poglądów na sprawę popierania kolei lokalnych przez kraj ze stanowiska jego interesów.

W wyniku porozumienia, przeprowadzonego przez Wydział Krajowy z rządem wiedeńskim co do wspólnej akcji z państwem w dziedzinie kolei lokalnych, ustalono, że akcja kraju na tem polu nie może wychodzić poza ramy popierania budowy takich linji lokalnych, przeznaczonych do ruchu publicznego, których użyteczność uzna Sejm Krajowy ze stanowiska ogólnych interesów kraju, a na rzecz których zapewnione będą ze strony państwa i interesowanych udziały bądź to a fond perdu, bądź to w akcjach zakładowych w wysokości co najmniej 1/3 nominalnego kapitału zakładowego, albo udziały w wysokości co najmniej 1/3 rat rocznych, potrzebnych na oprocentowanie oraz umorzenie tego kapitału.

C. d. n.

Henryk Kroguiski

II. Zjazd Ligi Słowiańskich urzędników kolejowych w Pradze

W myśl postanowień statutu odbywać się ma co 1½ roku Zjazd Ligi Słowiańskich Urzędników kolejowych, zaś co 3 lata Kongres Ligi.

Wymienione Zjazdy mają na celu przegląd dokonanych prac, wyznaczenie wytycznych dla prac dalszych i nowych, szukanie wspólnych zagadnień i idei, pozatem zaś trwałe utrzymanie osobistego kontaktu między zrzeszonemi w Lidze Związkami.

Spełniając obowiązek nałożony na Prezydjum Ligi art. 7. stat tu, zwołało Prezydjum urzędujące do września 1931 w Spolku Ceskoslewenských Uriedniku železnických — II. Zjazd Ligi na dzień 6—8 września 1930 do Pragi.

Program Zjazdu i porządek dzienny wszystkich trzech dni obrad wskazuje, jak bardzo potrzebna jest wspólna praca bratnich organizacji tak na terenie z wodowym ja i s ołecznym.

Ponad 20 punktów porządku dziennego, nie licząc tej samej liczby zgłoszonych wniosków, obejmuje materjał tak obszerny i różnorodny, że członkowie Zjazdu będą musieli gorliwie przepracować czas na Zjazd wyznaczony, by temat wyczerpać, a sprawy opracować należycie i wyczerpująco.

Oprócz wielu spraw dotyczących org nizacji Ligi słowiańskich Urzę ników kolejowych i usprawnienia jej prac, omawiane będą przedewszystkiem sprawy ogólnej natury a to: sytuacja urzędników kolejowych z ukończoną szkołą średnią w Państwach Ligi, ich stanowisko zawodowe i społeczne, upo ażenie i t. p. Ważny przedmiot obrad stanowić będzie zestawienie porównawcze stanowisk i ich normowania na poszczególnych kolejach, dążenia nasze wspólne do poprawy bytu, zachodzące przeciwności i sposób ich zwalczania.

W dalszym ciągu omówione będą nowe systemy w dziale komunikacji wogóle, w kolejnictwie zaś

w szczególności jak elektryfikacja kolei, przew zy autobusami, wagony motorowo kolejowe i t. p.

Ponadto złożą Delegaci Związków reprezentowanych w Lidze sprawozdania o pracach Związku tak zawodowych jak i organizacyjnych, o poczynaniach ich społecznych, humanitarnych i t. p. oraz o postępie rozwoju idei „Ligi" w poszczególnych Zrzeszeniach Państw Ligi.

Wyrazem ważności i znaczenia oraz istotnej potrzeby zespolonego działania Słowiańskiego kolejarstwa — są nowe zgłoszenia Związków Czechosłowackich i Jugosłowiańskich o przyjęcie do Ligi.

Sprawa ta nastręczy dość wiele rzeczy i wywoła szeroką dyskusję, Liga bowiem utworzona została jako zrzeszenie tylko pracowników z ukończoną szkołą średnią, gdy więc kompetować będą o przyjęcie Związki inne, sprawa będzie zawiła i trudna.

Z wniosków przedłożonych przez nasz Związek wymienić należy uchwalenie otrzymania ścisłej łączności między należącemi do Ligi Związkami, wydawanie biuletynu Ligi, wymiana Czasopism Związkowych a nawet obmyślenie sposobu wymiany artykułów zawodowych i Związkowych, sprawa przynależności do Ligi kolegów bułgarskich, obmyślenie najprostszej i najtańszej oznaki przynależności do Ligi wzajemna pomoc dla członków Ligi przy ich podróżach względnie pobycie w krajach Ligi, wzajemne ułatwienie w korzystaniu ze zdrojowisk, letnisk i t. p.

Jednym z ważnych i pięknych wniosków — jest wniosek o przyznanie godności Członka honorowego Ligi Radcy Ministerstwa C. S. D. WPanu D-rowi Janowi Pospisilowi. Dr. Pospisil — był przed laty pierwszym pionierem zjednoczenia słowiańskich kolejowców, jeszcze za czasu swej służby w byłem austrjackiem Ministerstwie Kolei. On pierwszy wystąpił z owocną w skutki inicjatywą przeciwstawienia kolejowców supremacji żywiołu niemieckiego, — nie licząc się z przykremi do niego skutkami tej pracy — szerzył tę ideę, agitował — jednoczył!

Był i jest wiernym przyjacielem naszego Związku ze szczerą życzliwością wspomina pierwszego Prezesa ś. p. Hinglera, z którym wspólnie pracował nad przyłączenie się polskich kolejowców do wówczas tworzącej się Ligi, — z braterskim sentymentem wspomina Swój pobyt we Lwowie i wygłaszane wówczas pod pomnikiem Adama Mickiewicza mowy uderzające w ówczesny system germanizacyjny i nawołujące do wspólnej pracy Słowian.

Dziś jest on najżyczliwszym rzecznikiem idei Ligi w Ministerstwie komunikacji w C. S. D. Jej propagatorem i opiekunem.

Za te Jego pracę i życzliwość pragnie Liga wywdzięczyć się tem co ma najcenniejszego — godnością Członka Honorowego!

Podaliśmy powyżej krótko streszczony program II Zjazdu Ligi słowiańskich urzędników kolejowych, na który w myśl uchwały Zarządu Głównego deleguje nasz Związek kol. :Prezesa Związku W. Trześniowskiego II. Wiceprezesa S. Gądka jako członków Prezydjum Ligi, oraz kol. W. Varhellyego jako delegata Z. G.

Po powrocie ze Zjazdu złożą wymienieni koledzy na posiedzeniu Z. G. dnia 14. września obszerne sprawozdanie ze Zjazdu, które podane zostanie Kolegom w najbliższym numerze „Czasopisma" do wiadomości.

Obowiązkiem naszym szerzyć i utrwalać ideę wspólnoty Słowiańskiej — ideę tak szczytną a wobec ujawniających się coraz wyraźniej zakusów germańskich — tak bardzo potrzebną i ważną!

Z małych poczynań wyrastają z czasem rzeczy wielkie.

Może i nasza cegiełka wstawiona w gmach wspólnej słowiańskiej pracy i potęgi, przyczyni się do wzmocnienia Słowiańskiej twierdzy — na której nienasycony germanin wyszczerbi a może i połamie zęby!

K.

Z. U. P. przeciw zakusom niemieckim

Wobec odbywających się obecnie w całem Państwie żywiołowych manifestacyj polskiej ludności przeciw zakusom Niemców na Pomorze i przeciwko wspieranej przez Niemców akcji sabotażowej U. O. W. w kraju, należy przypomnieć, iż doroczny Walny Zjazd Delegatów Związku Umysłowych Pracowników Kolej. ze średniem wykształceniem powziął dnia 19 czerwca b. r. w Gdyni, t. j. w miejscu Zjazdu, następującą uchwałę:

„Zebrani na VIII-ym Walnym Zjeździe delegaci Związku Umysłowych Pracowników kolejowych (Z. U. P.) stwierdzają jednogłośnie, że rozbudowę jedynego polskiego portu w Gdyni, tę konieczność państwową Polski, całe społeczeństwo winno — ile sił popierać. Zgromadzeni odpierają równocześnie zakusy, wymierzone przeciw Gdyni ze strony obcych stwierdzając, iż Pomorze jest ziemią polską, połączoną z Macierzą na wieki ziemicą, którą nie można frymarczyć. Zebrani urzędnicy kolejowi ślubują u rubieży polskiego lądu, że nigdy nie dozwolą na odsunięcie Polski od morza, a źrenicy Polski, cudu Gdyni, bronić będą do ostatniego tchu".

Uchwałę tę przedrukowaliśmy tłustym drukiem w naszym organie związkowym „Czasopismo" w zeszycie 12—13 (66—68) za lipiec 1930 na pierwszej stronie.

Niniejszem pragniemy jednak (z uwagi, że dotycząca sprawa jest stale aktualna) podnieść pewne charakterystyczne momenty, związane z powyższą uchwałą.

Oto przedewszystkiem wypada zauważyć, iż Marszałek Zjazdu kol. Varhely, naczelnik Wydziału Kontroli Dochodów w Katowicach, otworzył uroczyście Walny Zjazd właśnie postawieniem pod głosowanie rezolucji w dosłownem brzmieniu wymienionej uchwały, przyjętej wśród entuzjastycznych objawów jednomyślności obecnych delegatów. Skoro bowiem Walny Zjazd odbywał się w Gdyni, na ziemi pomorskiej, której przynależność do Polski Niemcy ustawicznie z uporem kwestjonują, to delegaci na Zjazd musieli tam na miejscu dobitnie i uroczyście zaakcentować, że

polska inteligencja kolejowa, zrzeszona w Z. U. P., odpiera wraz z całem polskiem społeczeństwem zakusy Niemców na Pomorze i jedyny polski port, Gdynię, ślubując równocześnie, iż ziemi tej i źrenicy Polski, cudu Gdyni, bronić będą do ostatniego tchu.

Powzięcie przytoczonej uchwały wywarło też na uczestnikach Zjazdu nadzwyczaj silne wrażenie, pod którem zresztą Zjazd pozostawał w ciągu długotrwałych trzydniowych obrad.

Drugim momentem, zasługującym na wzmiankę w łączności z omawianą uchwałą, to fakt, iż Z. U. P. organizacja ściśle zawodowa, jest Związkiem wybitnie państwowo—twórczym, owianym duchem gorącego patrjotyzmu w stosunku do własnego Państwa, co — nawiasem mówiąc—charakteryzuje kolejarstwo polskie w całej jego masie. Walka o poprawę bytu czy wogóle o lepszą przyszłość materjalną i zawodową, choćby prowadzona z nieuniknionym nieraz temperamentem, w ramach atoli należnej powagi i pełnej lojalności wobec każdowego autorytetu władzy, nie może i nie powinna ściągać jakiegokolwiek odium na organizację jako taką i na jej poszczególnych członków. Potrzeba istnienia Związków zawodowych stała się przecież dzisiaj bezsporną koniecznością, z czem wypada raczej poważnie się liczyć, aniżeli usiłować sztucznie płynąć przeciw fali i wywoływać przez to zbyteczne trudności, konflikty i t. p., zamiast szukać stosownych dróg porozumienia między pracodawcą a pracobiorcą właśnie za pośrednictwem Związków zawodowych.

Jeżeli zaś Związki dowodowe muszą istnieć to rozumie się. nie od parady, ani po to, by korzyć się przed władzą, lecz mają za zadanie uczciwie działać na rzecz dobra swoich członków i starać się odpowiedniemi środkami cel ten osiągnąć. A leży to zarówno w dobrze zrozumianym interesie strony przeciwnej, t. j. przełożonej władzy.

Do powyższych rozważań zaprowadziły nas mimowiednie reminiscencje na temat uchwały W. Zjazdu Del. Z. U. P. w Gdyni w sprawie Pomorza. Bo zwyczajnie u nas tak bywa, że najczęściej nie pamięta się świetlanych momentów z życia czy postępowania jednostki lub masy, ale za to rozdmuchuje się lada drobnostkę, notując ją skwapliwie na ujemnem koncie dotyczących.

Polskie kolejarstwo doswiadczyło tego niestety aż nadto na własnej skórze!...

STATYSTYKA

(Dokończenie)

Ogólny cel statystyki doskonale jest ujęty w słowach Goethego, który powiedział: „Man sagt oft: Zahlen regieren die Welt; das aber ist gewiss: Zahlen zeigen, wie sie regiert wird“. Istotnie! Statystyka dąży do uzyskania pewnych wniosków, do wyszukania pewnych „praw statystycznych“ które mają wskazać, jak dawno społeczność, życie, czy praca j e s t f a k t y c z n i e rządzona, czy kierowana, a nie jak m a b y ć władana. Nawiasem zauważyć należy, że użyte tu określenie „prawo statystyczne“, nie może być zrozumiane w prawniczem pojęciu prawa pozytywnego, jako „ogół norm społecznych uznanych przez państwo za obowiązujące“, lecz jest to pojęcie prawa, analogicznie do pojęcia np. „prawa ekonomicznego“.

Ściślejszym celem statystyki, jest badanie przyczyn różnych zjawisk nas obchodzących, wyszukanie ich wzajemnych, różnorakich stosunków, w jakich one pozostają do siebie, ustalenie prawidłowości występowania pewnych zjawisk, oraz wywnioskowanie — przy pomocy rachunku prawdopodobieństwa — czy dane zjawisko może jeszcze wystąpić, czy też nie

Ciasne ramy niniejszego artykułu nie zezwalają na bardziej wyczerpujące opisanie pojęcia i celu statystyki.

Z racji omawiania tego tematu należy jeszcze przedstawić, jak postawiono sprawę statystyki jako funkcji w kolejnictwie, w szczególności po Dyrekcjach.

W krótkich słowach określić należy, że statystyka dyrekcyjna nie jest jeszcze zorganizowana w myśl ogólnie przyjętych w statystyce zasad, a mian:

1) względnego zcentralizowania prac statystycznych 2) oszczędnego przeprowadzania tych prac, 3) objektywnej i beztendencyjnej pracy i 4) użycia sił jaknajbardziej dostosowanych do tej pracy, t, j. posiadających dostateczne wiadomości teoretyczne i praktyczne.

Tok tych prac, jest taki, że poszczególne urzędy wykonawcze zestawiają ogromne masy wykazów, pod adresem swoich Wydziałów, te ostatnie przerabiają przesłane materjały, które często w dwóch Wydziałach, są pokrewnej treści. Brak wzajemnego kontaktu przy opracowaniu powoduje, że dany Wydział dochodzi do końcowych rezultatów, pod znakiem pewnych względów, które zaś wykluczają objektywizm w pracy, t. j. tę kardynalną podstawę wszelkiej pracy statystycznej, bez której — łącznie z sumiennością w wykonaniu — nie może być pomyślana żadna właściwa i godna zaufania praca statystyczna. Pominąwszy marnowanie pracy ludzkiej, spowodowane rozdrobnieniem prac statystycznych pomiędzy poszczególne Wydziały, Wydziały te, zestawiając dane, traktujące w tym samym przedmiocie i za ten sam okres czasu (np. osiokilometry, parowozogodziny) dochodzą do końcowych wyników, które bardzo znacznie różnią się od siebie.

Ta rozbieżność w końcowym efekcie pracy, jest najlepszym dowodem wadliwej organizacji prac statystycznych.

Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę brak odpowiednich regulaminów i wytycznych (np. kwestja pojęcia pracy na — i wyładunkowej) jeżeli zważymy, że między danym przepisem służbowym a wykonaniem zachodzą jeszcze różne kwestje (n. p. sprawa traktowania wagonów roboczych) co w końcu nie może wpłynąć na zestawienie istotnych danych statystycznych przyjdziemy do wniosku, że cała sprawa zorganizowania statystyki w dyrekcjach znajduje się jeszcze w początkowym okresie rozwoju.

Stanisław Skowron.

Nie komercjalizacja lecz wyodrębnienie

„Kolejarz Związkowiec" w Nrze 25. z 1 IX. b. r. informuje swoich czytelników znowu o sprawie komercjalizacji, co do której przygotowuje się — według twierdzenia tego pisma — jakieś nowe eksperymenty „zakulisowe". Dlatego kolejarze muszą zwracać na to baczną uwagę, by wszelkie przemiany w gospodarce i organizacji kolejowej nie dokonywały się ich kosztem, ponad ich głowami.

Według doniesień prasy, Państwowa Rada Kolejowa powzięła ostatnio rezolucję, wzywającą już w tonie zdecydowanym Rząd do przedsięwzięcia wreszcie pozytywnych kroków odnośnie komercjalizacji P. K. P.

W konsekwencji tej uchwały pojawiła się w „Przeglądzie Komunikacyjnym" z sierpnia b. r. publiczna enuncjacja p. Ministra Kühna, w której P. Minister stwierdza, że należy mówić nie o komercjalizacji, a tylko o usamodzielnieniu kolei, a więc o wyodrębnieniu ich z całokształtu gospodarki państwowej". Komercjalizacja bowiem musiałaby do gruntu zmienić strukturę kolei, co w naszych warunkach jest trudne do przeprowadzenia. Natomiast wyodrębnienie kolei w osobne przedsiębiorstwo nie nastręcza specjalnych trudności i dzięki niemu koleje polskie z przedsiębiorstwa państwowego o ciężkiej bądź co bądź machinie biurokratycznej stałyby się potężną, gospodarczą jednostką prawną.

Powyższe oświadczenie P. Ministra „Kolejarz Zw." zaopatrzył szeregiem uwag, które w krótkości przedstawimy.

Otóż z enuncjacji P. Ministra wyraźnie wynika, iż nietylko wcale nie zanosi się na komercjalizację kolei, o czem tyle było krzyku w prasię i wszędzie w związku z wiadomym dekretem P. Prezydenta Rzeczposp., ale że kolei i do tej pory z całokształtu gospodarki państwowej wogóle nie wyodrębniono. A skoro tak rzecz stoi, to wydane w lipcu r. 1929 rozporządzenia Rady Min. o pragmatyce i t. d. dla kolejarzy, jakoby już dla pracowników odrębnego przedsiębiorstwa, są pozbawione rzeczowej i prawnej podstawy. Były one jedynie fintą prawną, narzuconą kolejarzom dla celów ubocznych. Rozporządzenia te nie mogą też dotyczyć kolejowców w ich dzisiejszym stosunku prawnym.

W dalszem następstwie powyższego stanu rzeczy dekret P. Prezydenta z września 1926 o komercjalizacji kolei nie doczeka się wykonania. W jego miejsce powinno się przyjąć coś innego za podstawę nowej budowy wyodrębnionego kolejnictwa.

Z kolei „Kolejarz Zw." podnosi kwestję, kto ma przeprowadzić owo wyodrębnienie, jakie ciało, jaka władze — i twierdzi, że może to uczynić ... wyłącznie Sejm.

Rząd niech opracuje w sprawie wyodrębnienia kolei w samoistną jednostkę prawno-gospodarczą odpowiedni projekt ustawy i przedłoży go Sejmowi, tak, by kwestję całą omówić można gruntownie ze stanowiska interesów kraju, kolei i pracowników kolejowych.

Oto niby „najświeższe" wiadomości z zakresu istotnych zagadnień kolejnictwa w Polsce, chyba że w międzyczasie znów coś innego się wykroi. Lecz kiedy raz będzie koniec tym eksperymentom??

A na czem ma polegać owo najnowsze.... „wyodrębnienie"??. ..

Wątpliwości prawne odnośnie pragmatyki

Bardzo interesujący artykuł p. t. „Pragmatyka personelu P. K. P. a Konstytucja" zamieszcza „Łącznik", organ zawodowy Z. U. K., na naczelnem miejscu tego pisma w Nr. 25 z dnia 1. września 1930 r. Ze względu na ważność i aktualność tematu, postaramy się odpowiednio streścić wywody „Łącznika", dodając do nich własne spostrzeżenia i uwagi.

Otóż b. Sejm w swoim projekcie pragmatyki służbowej dla kolejarzy zwrócił uwagę na bardzo poważny moment, a mianowicie na to, iż Rozporządzenie Rady Ministrów o stosunkach służbowych pracowników P. K. P. narusza w niektórych punktach postanowienia konstytucji, czyli odchyla się od ogólnych zasad prawa, obowiązującego w Rzeczpospolitej.

I właśnie z tych powodów Ministerstwo Komunikacji zapowiedziało już nowelizację pragmatyki, wydanej 8. lipca ub. r. w drodze rozporządzenia, bo przecież niepodobna, aby pewne postanowienia pragmatyki stały w sprzeczności z konstytucją. A jednak ta pragmatyka obowiązuje już przeszło rok i na podstawie jej przepisów „urzędowało" się dotychczas.

Głównym powodem, zmuszającym M. K. do przyśpieszenia zapowiedzianej zmiany, to niewłaściwość wydania pragmatyki służbowej z lipca r. 1929 jako Rozporządzenia Rady Ministrów, przeciwko czemu grube dziesiątki razy wypowiadały się niemal wszystkie organizacje kolejarskie, z wyjątkiem Związków kolejarzy o t. zw. „wyższem wykształceniu". Niestety miarodajne czynniki były zawsze głuche na te i wiele innych uwag, podyktowanych zrozumieniem rzeczy oraz głęboką troską o dobro kolejnictwa i Państwa; spieszono się na gwałt z wygotowaniem owej pragmatyki, robiąc ją na kolanie jakby się paliło, i dodając przytem z dużą pewnością siebie, że lepsza i najgorsza pragmatyka, aniżeli żadna.

I doprowadzono takiem postępowaniem do tego, iż równocześnie z pragmatyką z lipca 1929 r. mają moc prawną przepisy kolejowe państw zaborczych w tym kierunku, ponieważ nie uchylono ich w drodze ustawodawczej.

Co więcej! Pragmatyka kolejowa z lipca r. 1929 nie mogła być w tym czasie wydana nawet na podstawie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczpospolitej, t. j. z mocą ustawy, ponieważ t. zw. Ustawa o pełnomocnictwach wygasła z dniem ukonstytuowania się b. Sejmu, czyli jeszcze 27. marca 1928 r.

Przy ogłoszeniu pragmatyki jako Rozporządzenia Rady Ministrów w Dzienniku Ustaw z dnia 6. sierpnia 1929 uzasadniono jednak tryb takiego ogłoszenia postanowieniami art. 26 i 27 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczposp z dnia 14. września 1928 o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P., według których Rada Ministrów ma wprawdzie prawo wydać przepisy o stosunku służbowym pracowników P. K P., ale w drodze administracyjnej, lecz nie sposobem ustawodawczym t. j. przez Dziennik Ustaw. Bo Rada Min nie jest ciałem ustawodawczem. Ogłoszenie przeto rozporządzenia Rady Min. w Dzienniku Ustaw było nielegalne, a temsamem nie mogło unieważ-

nić ustaw, dotąd obowiązujących, jakiem są dotychczasowe pragmatyki kolejowe, gdyż uchylenie ich w trybie ustawodawczym nie nastąpiło.

Dlatego słusznie powiada adwokat, Dr. Br. Feller w swojej broszurze „Kodeks kolejowy", że w razie zaskarżenia decyzji czy orzeczenia Ministra Komunikacji, Sądy, wzgl. Najwyższy Trybunał Administracyjny nie mogą wogóle brać pod uwagę niniejszego rozporządzenia Rady Ministrów o pragmatyce dla kolejarzy, tylko muszą opierać się na ustawach obowiązujących, bo drogą ustaw nieuchylonych.

W dalszym ciągu „Łącznik" zastanawia się nad sprawą niezbędnych uzupełnień pragmatyki w części, dotyczącej odpowiedzialności służbowej pracowników kolejowych, naprowadzając przytem tezę, wysuniętą przez projekt sejmowy, iż wszelkie wątpliwości przy stosowaniu przepisów o odpowiedzialności służbowej kolejarzy należy rozstrzygać w myśl obowiązujących ustaw karnych oraz Kodeksu Postępowania Karnego, będącego wynikiem długoletniej pracy najtęższych prawników polskich.

A Kodeks Post. Karn. przewiduje abolicję (puszczenie w niepamięć), amnestję, ułaskawienie, warunkowe zawieszenie kary, czyli ulgi, stosowane nawet wobec przestępców, podczas gdy w pragmatyce dla kolejowców nie znaleziono miejsca dla tych nowych zdobyczy prawa.

Pozatem autor poddaje ciętej krytyce obecną pragmatykę służbową, akcentując ze specjalnym naciskiem nielogiczność konstrukcji przepisów dyscyplinarnych na kilku konkretnych przykładach.

Reasumując powyższe, wypada zauważyć, iż wszystko co robi się dorywczo, bez należytego przemyślenia i przygotowania, nie potrwa długo.

Wszelkie prawo dyktuje z surową koniecznością życie, kto przeto usiłuje z lekkiem sercem na nieuchronne objawy życia nakładać pęta, ten walczy z wiatrakami.

A właśnie na P. K. P. zanadto dużo czasu i energji traci się na owe pseudo homeryckie boje z istotnemi i na wskroś uzasadnionemi postulatami personelu. Czyni się to z dziwną doprawdy zapamiętałością, z czego jedynie powstają niekonsekwencje i komplikacje, tak, że trzeba potem na gwałt rzecz łatać, sztukować i t. p.

Walny Zjazd Delegatów o zapomogach ze Związku

Ostatniemi laty zdarzały się wypadki, które stawały się coraz częstsze, że członkowie Związku zwracali się do Zarządów Kół, Okręgów i do Zarządu Głównego o udzielenie im zapomogi z funduszów Związkowych, motywując prośby w tym kierunku w sposób nieraz najbardziej rozpaczliwy. Koła i Okręgi nie mając na ten cel pieniędzy, kierowały zazwyczaj taką sprawę do Zarządu Głównego zaopatrując każdorazowo podanie odnośnego kolegi jak najlepszą opinją i prosząc też od siebie o uwzględnienie petitum. Spychano poprostu rzecz stale na Zarząd Gł., który — jakkolwiek także nie dysponował na podobnie niespodziewane wypadki żadnym funduszem rezerwowym, to jednak musiał konieczności suszyć sobie głowę, jak wybrnąć z nader przykrej sytuacji, by koniecznie coś dać, bodaj odrobinę, ażeby koledzy—petenci nie spotykali się z odmową ze strony Związku w chwili może istotnie najkrytyczniejszego zapotrzebowania pomocy. Nie chciano poprostu przez negatywne załatwienie prośby zrażać ludzi do Związku.

I co się wówczas robiło? Oto zwyczajnie prośba tego rodzaju czekała na posiedzenie plenum Zarządu Głównego, gdyż Wydział Wykonawczy nie był w kompetencji decydować na własną rękę o takich nadspodziewanych wydatkach, na które rokroczne preliminarze budżetu nie przewidywały wogóle pokrycia w rozchodach.

Musiano tedy zawsze nadszarpywać w podobnych wykazach mimowoli pewne stałe fundusze związkowe, nawet fundusz pośmiertny, mimo, że kwoty, preliminowane dla danych funduszów, były nierzadko ledwie wystarczające na opędzenie kosztów, związanych z przeznaczeniem odnośnego funduszu. Dopuszczano się więc w najlepszej intencji grubej niewłaściwości, mogąc przez to bardzo łatwo narazić na szwank ważkie interesy, dla których ten czy inny Zjazd Delegatów ustanowił dotyczący fundusz. A przecież uchwały Zjazdu Delegatów przedstawiają wolę ogółu członków Związku i Zarząd Główny winien je ściśle respektować.

Rozumie się, nikt nigdy w Zarządzie Gł. nie kwestjonował faktu, iż ten czy ów kolega znalazł się w położeniu bez wyjścia i dlatego prosił o poparcie, ale jak dać tę pomoc, gdy absolutnie nie ma z czego i skoro zresztą Zjazd Delegatów nie wstawił na ten cel żadnej kwoty do preliminarza budżetowego?

Gwoli zapobieżenia na przyszłość przedstawionym wyżej niemiłym sytuacjom, ostatni Walny Zjazd Delegatów w Gdyni w czerwcu b, r. powziął następującą uchwałę:

„Nie należy stwarzać funduszu zapomogowego, ani też upoważniać Zarządu Głównego do udzielania zapomóg z innych funduszów".

Z przytoczonej uchwały jasno wynika, że tegoroczny Zjazd Delegatów w Gdyni stanął wyraźnie na stanowisku, aby wogóle nie tworzyć funduszu zapomogowego w Związku. a ponadto nie upoważnił Zarządu Głównego do udzielania zapomóg z innych funduszów, jak to dotychczas niejednokrotnie praktykowano. Innemi słowy znaczy to, iż o otrzymaniu w przyszłości zapomogi od Związku nie może być mowy. I — proszę kolegów — dobrze się stało, że Zjazd Delegatów wypowiedział się w tej sprawie bez ogródek, bo i Zarząd Główny otrzymał temsamem całkiem dokładną instrukcję, jak ma w przyszłości postąpić, i koledzy nie będą mogli żywić do Zarządu Głównego pretensji, znając treść odnośnej uchwały W. Zjazdu Del., obowiązującej Zarząd Główny. Możnaby chyba żywić żal z tego tytułu do W. Zjazdu Del. czyli do opinji i woli ogółu koleżeńskiego w Związku, jednak to już... utopia!

Nawiasem atoli rozważając, trudno właściwie uskarżać się czy żalić na takie postawienie sprawy przez W. Zjazd Del. „Tak krawiec kraje, jak materji staje". Szczupłe wpływy pieniężne do Związku wręcz wykluczają narazie możność założenia funduszu zapomogowego, albowiem z biedą starczą na zaspokojenie sporo niezbędnych potrzeb członków. Uszczuplać zaś inne fundusze na cele zapomogowe, to rzecz niedopuszczalna i częstokroć wprost niemoralna. A wkońcu wypada zauważyć, iż udzielanie zapomóg, to sprawa dla Związku nad wyraz nieprzyjemna. Kolegów bowiem, reflektujących na zapomogi, byłoby stale bardzo wielu, bo bieda zjada dziś co drugiego, podczas gdy najwyżej 1-2 ch mogłoby otrzymać minimalną pomoc, z czego później wynikają tylko swary, intrygi, najrozmaitsze zarzuty pod adresem Związku i t. p. Leży to wszakże w słabej naturze ludzkiej.

Możliwe, że Związek nasz z czasem tak się rozrośnie i na tak poważnych spocznie filarach materjalnych, iż uzyskanie tu zapomogi będzie zależeć jedynie od załatwienia drobnej w tym kierunku formalności.

PRIMA CARITAS AB EGO

(KOMENTARZ)

W ostatnim zeszycie „Czasopisma“ nr. 16(72) za wrzesień b. r. pojawił się artykuł p. t. „Prima caritas ab ego“, który — jak słuchy dochodzą — wywołał pewien ferment w kołach interesowanych, t. j, wśród kolejowych prawników.

W związku z tem przychodzi wyjaśnić, iż wymieniony artykuł nie zwracał się przeciwko starym, zasłużonym prawnikom na PKP. a równocześnie wytrawnym kolejarzom, co służbę kolejową w jej całokształcie znają na wylot teoretycznie i praktycznie z ciężkiej, długoletniej pracy na kolei.

Treść danych wywodów nie skierowano również przeciw komukolwiek osobiście, poddano jedynie słusznej i sprawiedliwej ocenie system polityki personalnej, panującej wszechwładnie na PKP. i polegający na tem, że specjalnie panów prawników forytuje się tutaj w sposób tak jaskrawo przesadny, iż dzieje się to z rażącą krzywdą pracowników ze średniem wykształceniem, a nierzadko nie leży także w interesie dobra służby i ekonomji przedsiębiorstwa.

Ten nieoględny i niezdrowy system powoduje łatwo w konsekwencji zawrót głowy u wielu młodych ludzi, którym się wydaje, że przyszli do kolejnictwa nie po to, by tu pracować, poznać instytucję do głębi, lecz aby „pro forma“ odwalić wymagane egzaminy fachowe, a przedewszystkiem... awansować. A przecież tak być nie powinno!

Nie jesteśmy bynajmiej zwolennikami zasady: „dałoj gramotnyje“, przeciwnie, w całej pełni uznajemy wykształcenie, im wyższe, głębsze i wszechstronniejsze, czyli istotną, prawdziwą wiedzę — jednak samo odkucie w pocie czoła formułek prawniczych, by je czemprędzej zapomnieć, nie może jeszcze czynić z kogoś Salomona kolejowego i nie daje dość tytułu do niebywale szybkich awansów.

Ile to lat musiał dawniej młody prawnik na charować się na przestrzeni przy ruchu i w służbie handlowej, następnie zaś w centrali, zanim zdołał uzyskać „siódemkę“, nie mówiąc już o „szóstce“, a dzisiaj młodzieniec ledwo skończy uniwersytet, nie ma poprostu czasu na przyglądnięcie się kolejnictwu, gdyż go „par force“ ciągną do MK. na ministerjalnego radcę. Czy nie tak jest? Niech powiedzą sami panowie prawnicy! A w DOKP. zagnieździły się identyczne stosunki.

Stąd nie dziwnem, iż zewsząd napływają w tym kierunku liczne zażalenia naszych kolegów i że się o tem pisze. Niechaj miarodajne czynniki wiedzą, iż my zanadto dobrze widzimy, kto, co i jak robi, znamy dokładnie podłoże i intencję pewnych pociągnięć personalnych — i dlatego upominamy się o odpowiednio równomierne traktowanie pracowników z maturą.

FUNDUSZ ZASIŁKOWY

Uchwały, powzięte przez Walny Zjazd Delegatów, łatwo uchodzą z pamięci, a to tembardziej, iż jest ich zgórą sto. Wydrukowano je wszystkie w „Czasopiśmie“ za lipiec 1930 zeszyt 12-13 (68-69).

Ale koledzy rzadko cofają się wstecz w lekturze „Czasopisma“, czyta się zazwyczaj rzeczy bieżące, to też szybko zapomina się o tej, czy innej krótkiej uchwale, dotykającej jednak pierwszorzędnego nieraz zagadnienia.

Celem przypominania kolegom o wielu takich sprawach, będą pojawiać się stale w „Czasopiśmie“ artykuły, omawiające dane kwestje, jak to zresztą koledzy mieliście już możność zauważyć w ostatnich zeszytach dwutygodnika.

Niniejszem chcemy pisać o t. zw. funduszu zasiłkowym.

„Fundusz zasiłkowy“, to dawniejszy „fundusz pośmiertny“, gdyż W. Zjazd Del. w Gdyni zmienił określenie „pośmiertny“ na „zasiłkowy“.

Uchwalono ponadto podnieść świadczenia z funduszu zasiłkowego za członka Związku na 500 zł., pozostawiając równocześnie w dotychczasowej wysokości świadczenia za żonę (300) i dzieci (100) — z ważnością od 1 lipca 1930 r.

Wreszcie upoważniono władze związkowe do stosowania potrąceń z funduszu zasiłkowego należności, dłużnych Spółdzielniom i Samopomocy t. j. instytucjom, powstałym na terenie Związku, o ile zmarły członek wyraził na to za życia swą zgodę przez podpisanie odpowiedniego skryptu dłużnego.

Odnośnie funduszu zasiłkowego W. Zjazd Del. powziął wreszcie uchwałę, na mocy której Zarząd Główny władny jest lokować 3|4 funduszu zasiłkowego (biorąc za podstawę bilans otwarcia każdego roku) w Spółdzielniach Związku za 40-dniowem wypowiedzeniem.

Podwyżka świadczeń za członka Związku na 500 zł. jest w każdym razie w intencji swojej nader humanitarną, o czem nie trzeba przekonywać. Niestety stan funduszów Związku nie pozwolił na podwyższenie innych świadczeń z tego funduszu.

Co dotyczy zezwolenia na potrącenia z funduszu zasiłkowego kwot, dłużnych przez b. członka związkowym instytucjom, t. j. Spółdzielniom i Samopomocy, stało się bardzo dobrze, że Zjazd Del. rzecz tę jasno postawił, a — nawiasem mówiąc — postąpił słusznie. Zdarzały się bowiem wypadki, iż po śmierci członka Związku, rodziny opierały się potrącaniu z przypadającego im pośmiertnego należności, dłużnych przez tego członka Spółdzielni, skąd wynikały każdorazowo przykrości i nieprzyjemności. A trudno znowu wprowadzić usus, by przez śmierć członka Związku miały być pokrzywdzone i ponosić uszczerbek materjalny związkowe instytucje koleżeńskie za swą wysoce humanitarną działalność wobec masy kolegów.

Upoważnienie Zarządu Głównego do ewentualnego ulokowania 3|4 funduszu zasiłkowego w Spółdzielniach Związku, z możnością wycofania lokaty za 40-dniowem wypowiedzeniem, należy również uznać za rzecz szczęśliwie pomyślaną z uwagi na obopólne dobro danych instytucyj t. j. i funduszu zasiłkowego i Spółdzielni. Instytucje związkowe przychodzą sobie w tym wypadku wzajemnie z pomocą i nawzajem ciągną stąd korzyści dla dobra ogółu członków Związku.

Tyle o „funduszu zasiłkowym“, dawniej „pośmiertnym“.

FIAT JUSTITIA

Służba ruchu nie należy ani do najprzyjemniejszych i nie jest również tak małoznaczna dla całokształtu wyników gospodarczych kolei, jak to usiłują wykazać ci, którzy twierdzą, że tylko służba handlowa ma decydujący wpływ na wyniki eksploatacyjne.

Należyta, celowa i racjonalna gospodarka wagonowa uzależniona w wielkiej mierze od odpowiedniej organizacji służby przetokowej, wyzyskania pociągów, gospodarka parowozami na pociągach i przy przetoku, drużynami konduktorskiemi, a wreszcie personelem stacyjnym przez przydzielenie poszczególnych czynności odpowiednim pracownikom, są nie mniej decydującemi momentami o wynikach eksploatycyjnych, chociaż wyrażają się w pozycjach rozchodowych budżetu kolejowego, jak służba przewozowa figurująca po stronie dochodów.

Obecnie wskutek ścisłego rozgraniczenia służby stacyjnej od handlowej i bezwzględnego zakazu używania pracowników służby handlowej i stacyjnej do czynności innych, aniżeli dla nich przewidziano, choćby zastępczo w jednej i tej samej stacji, każdy z tych działów służby kolejowej zajmuje swe własne pole, na którem będzie wyorywał wyniki własnej pracy i wykazywał jej racjonalność.

Pomijając wszystkie inne rodzaje egzekutywnej służby ruchu, zatrudniające dziesiątki tysięcy pracowników, zajmijmy się nieliczną garstką pracowników, którzy jakgdyby bezpośrednio tej służby nie wykonują, w masie ruchowców wszelkich kategorji są niewidoczni, a jednak spełniają bardzo ważną, odpowiedzialną i ciężką funkcję tem cięższą, że praca ich pozostaje przeważnie nieznana, a niejednokrotnie dodatnie jej wyniki zgoła komu innemu przypisuje się.

Mamy na myśli pracowników na stanowiskach naczelników większych stacyj, których to stanowisk jest wogóle nie wiele normowanych, w rzeczywistości jednak czynności te spełnia niemal drugie tyle pracowników na stanowiskach nienormowanych, lecz faktycznie potrzebnych.

Zastępca naczelnika stacji, to w kolejowej służbie przysłowiowa „Mädchen für alles". Niby ma wykonywać nadzór nad służbą ruchu a faktycznie prowadzi wszystkie agendy naczelnika stacji, sprawy personalne przedewszystkiem, a jednak nie samodzielnie, gdyż i naczelnik, a i sekretarz stacji, mają w tych sprawach swe zadanie, bodaj że decydujące, choć często nie dyktowane znajomością faktycznyoh potrzeb służby ruchu.

Każda zmiana rozkładu jazdy, wywracająca niemal cały ustalony porządek w służbie ruchu, wymaga odpowiednich studjów, celem dostosowania metod pracy do zmienionego porządku pociągów i wagonów w nich. Nie szczędzi się przytem zastępcy naczelnika często przyjemności połknięcią gorzkiej pigułki, pominięcia jego słusznych uwag, opartych na spostrzeżeniach w praktyce, a przedkładanych przy corocznych wnioskach do nowego rozkładu jazdy. Rozkłady jazdy przychodą gotowe, nie liczące się często z technicznemi możliwościami stacji, ustalono tak, jak je wytyczyła prosta na grafikonie.

Ustalenie porządku obiegu składów pociągów osobowych, sposobu zestawienia pociągów towarowych, wyznaczania turnusów drużyn konduktorskich, by tenże zaspokajał wymagania ruchu, a nie godził w zasadę wykorzystania personelu i ustawę o czasie pracy, nie jest rzeczą bynajmniej bagatelną, ani dającą się lekko potraktować.

Codzienne a czasem i kilkakrotne przebieganie kilkukilometrowej powierzchni stacji, nie należą ani do przyjemności ani nie wpływają zbyt korzystnie na zdrowie i całość obuwia. Jak ruch pociągów nie doznaje zatrzymania w czasie posiłku, tak i jego faktyczny kierownik nie ma oznaczonej pory na posiłek, pozostając od wczesnego rana do późnej nocy na torach lub peronie, wyrywany ze spoczynku nocnego w każdym wypadku na stacji.

Dla pracowników wszystkich kategorji istnieje obowiązujący turnus czy czas służby, zastępca naczelnika, będący osobowym wyrazem nieustającego ruchu, jest wyjęty z pod ochrony socjalnych ustaw, nawet w tym wypadku, gdy odbywszy przepisaną kontrolę nocną trzy razy w miesiącu, trwającą niejednokrotnie całą noc, powinien korzystać z wypoczynku przez caly następny dzień.

Praca tych niewysuwających się i nikomu prócz bezpośredniego personelu nieznanych ludzi i jej dodatnie wyniki, nie zawsze są zapisywane na ich dobro, a choć niejednokrotnie są faktycznymi naczelnikami stacji, choć należyty tok służby ruchu ich energji i wysiłkowi przypisać należy, choć przeważnie są to najlepsi ruchowcy, znający każdy kąt stacji, opanowujący w lot każdą, choćby najcięższą sytuację, pozostają latami na swych posterunkach nieznani i zapomniani, nie mając wyznaczonej odpowiedniej szufladki w kolejowym magazynie hierarchicznym bez widoków uzyskania stanowiska naczelnika stacji, w którą włożyli lata wytężającej pracy i inicjatywy.

Nic też dziwnego, że na te stanowiska coraz to mniej kandydatów, których nie nęcą udziały w premjach przetokowych, wiedzą bowiem wszyscy ruchowcy, że korzyści z wypracowanych przez nich premji w większym udziale przypadają tym, którzy nie widzieli od lat parowozu przetokowego, i niejednokrotnie trzeba używać zdecydowanego nacisku, by stanowisko to znalazło swą ofiarę.

Ten stan rzeczy nie może trwać nadal, i jeśli kolejnictwo nasze zaczyna wkraczać w progi komercjalizacji, to przedewszystkiem powinno zacząć od wprowadzenia w życie zasady Forda, która mu dała miljardowy majątek, że pracownik zadowolony i należycie oceniony przez pracodawcę, daje z siebie dwa razy tyle energji i intenzywności w pracy, ile malkontent.

Sprawą zastępców naczelników stacji, należałoby się wreszcie szczerze zająć, normując przedewszystkiem wszystkie zapotrzebowane stanowiska, by nie było ukrytych zastępców, oraz by w nagrodę za ich pracę twórczą otrzymywali uposażenie grupy bezpośrednio niższej od naczelnika, a w żadnym wypadku nie niższej od zastępcy dla spraw handlowych.

Wobec niewielkiej ilości tych posterunków, sprawa ta przy dobrej woli i szczerej chęci nie powinna natrafić na szczególne trudności.

H. K.

Jeżeli Ci się

„CZASOPISMO"

podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz REDAKCJI.

Dyscyplinarne karanie bez rozprawy dyscyplinarnej

Do świeżo wydanej pragmatyki służbowej dla pracowników kolejowych, a ściśle mówiąc: narzuconej kolejnictwu jednostronnie, włączono — jak wiadomo — jako Część V. 59 (słownie: pięćdziesiąt dziewięć) paragrafów, traktujących o odpowiedzialności służbowej pracowników.

Rzeczą przedewszystkiem w wysokim stopniu znamienną, że odnośne Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8. lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", składające się ogółem ze 140 paragrafów, poświęca aż blisko połowę paragrafów odpowiedzialności służbowej kolejarzy, zaś resztę t. j. 81 paragr. określeniu istotnego stosunku służb. pracowników do przedsiębiorstwa P.K.P.

Z owej reszty natomiast przypada na omówienie obowiązków pracowniczych 24 paragr., a zaledwie 14 paragrafów na zebranie praw pracowników.

Z powyższego przedstawienia czysto tylko zewnętrznej konstrukcji wymienionego rozporządzenia, czyli — jak to się mówi — już na pierwszy rzut oka widać całkiem przejrzyście, iż rozporządzenie układano pod kątem nałożenia na pracowników jak najwięcej obowiązków, oraz łatwej i szerokiej możliwości karania za przekroczenia wzgl. występki.

W świetle zatem rządowych przepisów pragmatycznych, kolejarz.... to właściwie z pierwszej linji raczej wół roboczy, nad którym w dodatku trzeba stale stać z batem w postaci 59 paragrafów o odpowiedzialności służbowej.

To, co twierdzimy, nie jest bynajmniej wyrazem jakiejś demagogji, lecz przedstawia istotny stan rzeczy.

Zresztą i sam fakt włączenia do pragmatyki przepisów o służbowej odpowiedzialności pracowników dowodzi słuszności naszego twierdzenia, a chyba najsilniej wskazuje na to okoliczność, że w § 70 upoważniono „władzę przełożoną" do nakładania pierwszych dwu kar dyscyplinarnych, wymienionych w §, 66 t. j. nagany i wstrzymania posunięcia do wyższego szczebla uposażenia lub wynagrodzenia na przeciąg czasu od roku do lat trzech — a więc bez rozprawy dyscyplinarnej.

Wygląda to naprawdę na paradoks: karać dyscyplinarnie, czyli ciężko, z poważniejszemi następstwami dla winowajcy, a jednak bez dyscyplinarnej rozprawy. I władza przełożona b. chętnie czyni z tego przysługującego jej prawa masowy użytek. Raz, dwa, piorunem to idzie! Czy wszakże nie cierpi na podobnej procedurze sama sprawiedliwość? Bo zawsze sąd kolegjalny w postaci rutynowanych komisyj dyscyplinarnych i z instytucją obrońców potrafi sprawniej i dokładniej wniknąć w istotę przewinienia przy bezpośredniej ustnej i swobodnej obronie oskarżonego, niż się to dzieje drogą szablonowych aktów i decyzji jednostki o kwalifikacji winy i wymiarze kary.

Dlatego właśnie W. Zjazd Delegatów w Gdyni domagał się w uchwale nr. 62 zniesienia prawa dyscyplinarnego karania bez rozprawy dyscyplinarnej. Żądanie to posiada też wszelką słuszność za sobą, albowiem podyktowała je głównie troska o sprawiedliwość dyscyplinarnego orzecznictwa. W tym bowiem względzie nigdy nie można być za dużo ostrożnym, ażeby nie dopuścić do choćby najlżejszych wypadków t. zw. „Justizmordu" w wyrokowaniu.

Tymczasem nietrudno o to przy jednostkowem rozpatrywaniu przewinień, stawianiu wniosków na ukaranie i ostatecznym wymiarze kary, gdyż „władza" orzekająca, jednostka, pozostająca nieraz pod najrozmaitszemi wpływami ubocznemi, uprzedzona do inculpata i t. p , nierzadko gotowa zboczyć z linji bezwzględnej sprawiedliwości, a przytem łatwo może się pomylić. Przy kolegjalnem zaś badaniu sprawy i orzekaniu o winie i karze istnieje daleko większa pewność trafności sądu w ocenie winy i wymiarze kary, jak również gwarancja bezstronności kolegjum.

W podniesieniu i zastępstwie powyższego postulatu zainteresowane są pozatem i inne zawodowe Związki kolejarskie.

NIEWESOŁE HOROSKOPY

Codzienna prasa przyniosła w ostatnich dniach sprawozdania z pobytu Wydziału Wykonawczego Z. K. P. w Ministerstwie Komunikacji w sprawie wypłacenia należnych pracownikom 2|3 części dodatku mieszkaniowego za rok 1928.

W zastępstwie będącego na urlopie p. ministra, przyjął delegację p. wiceminister, inż. Czapski, który jednak nie udzielił stanowczej pod tym względem odpowiedzi. P. wiceminister, powołując się na nader krytyczny stan finansowy kolei, oświadczył, iż narazie może tylko przyjąć do wiadomości żądania Z. K. P., przyczem dodał, że sprawa jest tem trudniejsza, iż dotyczy nietylko kolejowców, lecz wogóle wszystkich pracowników państwowych, a na rychłą poprawę istniejącego stanu rzeczy na kolei różowo zapatrywać się nie można.

Po przedstawieniu p. wiceministrowi krytycznego położenia mas kolejarskich i unaocznieniu konieczności jak najrychlejszej wypłaty należnych kwot, które właściwie już dawno należało wypłacić, Wydział Wykonawczy przeszedł do omówienia spraw: zupełnego skasowania redukcji dni pracy w służbie mechanicznej i drogowej, oraz dłuższych urlopów wypoczynkowych dla niektórych kategorji pracowników kolejowych.

W odpowiedzi p. wiceminister oświadczając, iż i to żądanie przyjmuje do wiadomości, wyraził pogląd, że na zupełne skasowanie dni bezrobocznych wciąż jeszcze nie pozwala zarówno brak środków pieniężnych w zarządzie kolejowym, jak i słabe zapotrzebowanie pracy w tych służbach — skutkiem spadków przewozów, które, jak wykazują dane statystyczne, są w roku bieżącym mniejsze o 25—30 proc. od przewozów, dokonanych w odpowiednich miesiącach roku ubiegłego.

Co zaś dotyczy dłuższych urlopów wypoczynkowych dla star. torowych, star. monterów sygnalizacji, p. wiceminister obiecał zbadać, w jakim stanie sprawa ta się znajduje.

Przy otrzymywaniu poborów sprawdź, czy potrącono Ci wkładkę do Z. U. P., gdyż tylko członek, niemający przerw w opłatach, korzysta ze świadczeń Związkowych.

O własne letnisko w Krynicy

Walny Zjazd Delegatów w Gdyni powziął szereg uchwał natury gospodarczej, między temi zaś uchwałę następującą:

„W. Zjazd Delegatów przywiązuje wagę do nabycia nieruchomości w Krynicy, i zaleca Zarządowi Głównemu interesowanie się tą sprawą, z ewentualnem gromadzeniem funduszów na ten cel"

Kupić grunt w Krynicy, rozumie się celem wystawienia na nim własnego budynku, to rzecz nie tak prosta i łatwa, gdyż potrzeba na to sporo pieniędzy, których Związek narazie nie posiada.

Dlatego powyższa uchwała W. Zjazdu Delegatów nie zawiera w sobie żadnych definitywnych poleceń w tym kierunku, niemniej jednakowoż nakłada na Zarząd Główny moralny obowiązek żywego interesowania się zagadnieniem i nawet zbierania na ten cel funduszy, gdyż opinja ogółu kolegów życzy sobie mieć związkowe letnisko w Krynicy.

Należy przypomnieć, iż o takiem letnisku na stokach królowej wód polskich marzono w naszym Związku oddawna, osobliwie w sferach kolegów krakowskiego Okręgu, wskazujących ongiś raczej na Krynicę, aniżeli na Komańczę, jako najbardziej odpowiednie miejsce na letnisko. Wypadki potoczyły się wszakże tak, iż najpierw stanęła Komańcza, która jest dzisiaj chlubą Związku, ściągając w letnich miesiącach masy kolegów z rodzinami z całej Polski i spełniając wzorowo misję wypoczynkowej placówki i uzdrowiska we wschodnich Karpatach.

Mimo to jednak daje się istotnie coraz silniej odczuwać potrzeba stworzenia własnego letniska w Krynicy, tam, skąd po stosunkowo krótkim pobycie wraca się wprost odbudowanym na zdrowiu dzięki zbawczym z natury właściwościom wód krynickich, używanych do picia i do kąpieli.

Wyrazem tej potrzeby nie może być — co prawda — średnia naogół frekwencja kolegów w willi „Kotwicz", wydzierżawionej w Krynicy przez Z. U. P. na pensjonat dla członków Związku, która atoli wzmogłaby się znacznie, gdyby willa nie była tak oddaloną od centrum kąpielowego i o ileby dostęp do pensjonatu był wygodniejszy. Wiemy bowiem, że właśnie z powyższych powodów koledzy, zjeżdżający na kurację do Krynicy, ulokowują się w pensjonatach, położonych bliżej zakładów kąpielowych, płacąc naturalnie z konieczności wyższe ceny za mieszkanie i utrzymanie.

Zgóry natomiast należy żywić przekonanie, iż własne letnisko związkowe w Krynicy, wystawione choćby nie w samem sąsiedztwie centrum kąpielowego, nie starczyłoby z pewnością na pomieszczenie garnących się doń kolegów, jak to się dzieje rokrocznie w Komańczy w miesiącach wakacyjnych. Letnisko uzdrowiskowe w Krynicy spełniałoby też misję swą w szerszym zakresie, niż Komańcza o tyle, że fungowałoby bez mała przez cały rok, niewątpliwie rentując się i wracając zdrowie setkom kolegów-kuracjuszy.

Wypada tedy z pełnem uznaniem traktować uchwałę Wal. Zjazdu Del. w Gdyni w przedmiocie budowy w przyszłości letniska Związku w Krynicy i należy się również spodziewać, iż Zarząd Główny, a zwłaszcza jego Prezes Trześniowski, tak znakomity gospodarz, potrafi skierować sprawę na tory realizacji.

POWRÓT WŁADCY

(Film dźwiękowy)

Król Hyperboreusz I. miał wrócić za dni kilka po letnich wywczasach z jednej z wielu pięknych krain swego państwa, dokąd wyjechał z nielicznym tylko dworem, by go ciężar majestatu i pompy dworskiej zbytnio nie nużył i gdzie tylko od czasu do czasu na koszt państwa ze stolicy sprowadzona nadworna kapela rozweselała serce monarsze rzewnem rzempoleniem w pogodne wieczory letnie — a dygnitarze dworscy odwiedzali niekiedy, by poinformować władcę o ważniejszych sprawach państwowych, trochę o plotkach stolicy i dworu, więcej jednak, by wyrobić u króla przeświadczenie o ich niezwykłej troskliwości o dobro państwa i tronu i zaskarbić sobie łaskę na ową chwilę rozdziału renumeracyj.

Na wieść o bliskim powrocie władcy, zebrali się dygnitarze dworu na naradę nad sposobem uczczenia powrotu władcy.

Daremnie się jednak silili, nie mogąc wymyślić nic odpowiedniego, aż wreszcie jeden z nowo-upieczonych dostojników z rodu Vaselinusów, który za żadnego z poprzednich władców nie mógł się wywyższyć, a dopiero za obecnego władcy otrzymał godność szambelana — majordomusa i przybrał nazwisko Rsa XXI. (biorąc numeracje z egipskiego sennika) powstał i powiódłszy władczem okiem rycerza, jeżdżącego na bachmacie łaski pańskiej, po obecnych, w te ozwał się słowa:

Daremnie się silicie cni panowie nad wymyśleniem sposobu uczczenia władcy, gdyż mózgi wasze przyschły do papierów.

Ja nigdy nad papierami się zbytnio nie biedziłem, a gdy mój rodzic na bakałarza mię wychował, rzuciłem ten podły fach, by podtrzymując tradycję rodu Vaselinów, służyć u dworu.

Nasz władca ocenił mię i wywyższył, za co niech mu będą dzięki po wieczne czasy. Aby go uczcić zacnie, trzeba mieć polot i fantazję mego rodu, a przeto posłuchajcie mej rady.

Wypytawszy chytrze wszystko więdzących augurów, dowiedziałem się, że dzień przyjazdu monarchy przypada właśnie na pięćdziesiątą rocznicę jego chwalebnej wycieczki z łona matki na świat Boży, a my jego wierni poddani damy dowód czci i przywiązania, gdy rocznicę tę uczcimy w sposób, któryby przeszedł do historji. Nadwornemu kapelmistrzowi poleciłem już skomponować na tę uroczystość marsz i zwolnić od pracy dla państwa grajków, by pilnie się marsza tego wyuczywszy, ucieszyli nową melodją serce monarsze. Do starostów wysłałem listy, by jawili się dostojnie odziani, a którzy nie mogą, by przesłali życzenia i słowa wiernopoddańczego hołdu. Pałac nadobnie przystroimy, a powitawszy monarchę u wrót miasta, wprowadzimy go z muzyką do sali tronowej i tam odśpiewamy zgodnym chórem pieśń uwielbienia.

Nieopodal stolicy zamierzam wybudować kosztem państwa dom, który umyśliłem nazwać imieniem naszego monarchy, i przeznaczyć na schronisko dzieci, do których ojcowie przyznać się nie chcą lub nie mogą. Tam zawieziemy władcę i okażemy mu to dzieło jako dowód

naszej pamięci o jego młodych swawolnych latach. Potem urządzimy huczną ucztę, na której monarcha będzie gościem naszym.

Rzekł, a wszyscy schylili głowy przed nowym genjuszem potomka Vaselinów, i choć niejeden myślał co innego, choć niejeden w skrytości ducha uważał się za równego monarsze i dziwił tej skwapliwości do nigdy niebywałych hołdów, wszyscy zgodnym chórem uznali projekt za doskonały, bo sami lepszego wymyśleć nie byli w stanie i myśleć nie chcieli.

Tak na nich podziałała świadomość, że za Hyperboreusem I. stoi spokrewniona z nim cała potęga możnych rodów monarszych północy, zdolna w proch zetrzeć każdego, ktoby się odważył nie służyć i nie hołdować dynastji.

Nadszedł oczekiwany dzień. Dostojnicy dworu i przybyli starostowie oraz dwór, odświętnie odziani, witali swego władcę i prowadzili tłumnie w podwoje zamkowe przy dźwiękach kapeli odzianej w liberje sług państwa po schodach, dywanami zaścielonych, do sali tronowej gdzie rozpoczęły się hołdownicze mowy.

Składali hołd dostojnicy niegdyś dumni i wysoko głowę noszący, przemawiali dygnitarze, przed którymi niedawno korzyły się tłumy w pokorze, jedni z obowiązku, inni z wyrachowania, aby się wkupić w niedawno utracone łaski, jedni mniej drudzy więcej udatnie i więcej nieszczerze zapewniając władcę o swej miłości, choć w skrytości ducha uważali go za intruza.

A monarcha słuchał i uśmiechał się filuternie, słuchając tych pochlebstw, bystrem okiem wnikając w szczerość nieco przydługich mów, a gdy dworacy skończyli, wdzięcznie podziękował, i chcąc pochlebców nieco skonfundować rzekł wesoło: „Czcigodni panowie, nie opowiadajcie wy mnie o miłości do mnie lecz do mojej żony, bo tak nadobnej pani daremnie szukałbyś w całej stolicy, i cały dwór do niej wzdycha, a ci z poddanych, którzy w swych mowach zazdrościli władcy tronu w tak młodym wieku, choć siwe ma włosy, zapewne mieli na myśli jego tron małżeński".

Po tych hołdach raczył monarcha zaszczycić dwór i pospólstwo zozwoleniem na wykonania konterfektu w otoczeniu dostojników, dworu i tłumu na wieczną rzeczy pamiątkę, a każdy ubiegał się o posiadanie tego dowodu najwyższej łaski monarszej.

Wieczorem, po założeniu kamienia pod sierociniec, gwarna uczta rozweseliła serca wszystkich, huczała kapela, wnoszono toasty, a monarcha choć chętnie hołdował Bacchusowi, trefnie wymawiał się od jadła i napoju, a siedząc przy stole z innymi biesiadnikami niby się uśmiechał i niby nudził, a oczy jego przenikliwie zdawały się mówić: „znam ja was braciszkowie, dziś mnie kadzicie, a jutro każdemu innemu to samo czynić gotowiście, kto po mnie przyjdzie".

A kapela skocznie rżnęła i huczały toasty, głusząc trzask na zachodzie, wschodzie i południu państwa wywracających się wagonów.

I ja tam byłem, lecz nic nie jadłem i nic nie piłem, bo ból własnego upodlenia i poniżenia własnej godności zatruł mi potrawy i napoje. I uciekłem, by nie być świadkiem tej poniżającej maszkarady pomysłu szambelana Rsa XXI z rodu Vaselinów.

Anti-Vaselinów.

Adresy poszczególnych Zarządów Okręgowych Z. U. P.

L. p.	Zarz. Okr.	Prezes	Adres dla koresp.
1	Lwów	Kuźniarz Karol K. działu	Kętrzyńskiego 32.
2	Kraków	Nalepa Jan st. asesor	D.O.K.P. Kraków Wydz. I.
3	Stanisławów	Kuźmiński Adolf Kier. działu	D.O.K.P. Stanisławów Wydz. I.
4	Gdańsk	Weisman Wincenty st. asesor	D.O.K.P. Gdańsk Wydz. I.
5	Poznań	Winter Edward zast. Nacz. Wydz.	D.OK.P. Poznań Wydz. V.
6	Katowice	Varhelly Włodzimierz Nacz. Wydz. VII.	D.O.K.P. Katowice
7	Wilno	Woroniecki Bronisł.	R. O. Nr. I. Wilno

Podając powyższe do wiadomości, unieważnia się temsamem adresy ogłoszone w Czasopiśmie z lutego b. r. zesz 2. (58).

Zarząd Gł. Z. U. P.

Nauczyciele bez Kwalifikacyj a Kolejarze

W roku bieżącym kończy się w szkole średniej prawo nauczania nauczycieli, którzy rozpoczęli pracę przed rokiem 1923, a nie złożyli dotąd egzaminu.

A jak przedstawia się sprawa w kolejnictwie? Od inżyniera wymaga się ukończonej politechniki, od prawnika ukończonych praw, od kolejowców — maturzystów wymaga się, oprócz złożonej matury również przepisowych egzaminów kolejowych i to w jak najkrótszym czasie po wstąpieniu na kolej. Jest natomiast cały szereg pracowników, których dopuszczono do pełnienia obowiązków urzędniczych nietylko bez wymaganych studjów, ale Zarząd kolei nie stara się zbadać czy nadają się wogóle na zajmowane stanowisko, czy posiadają odpowiednią wiedzę fachową i ogólną inteligencję.

Panowie ci osiągają nierzadko wysoką grupę VII. równającą się omal randze starosty i nie zawsze wywiążują się ze swych zadań, jakby tego sobie życzyć należało i jak tego wymaga dzisiejszy stan polskiego kolejnictwa.

Są oni często forytowani, dzięki rzekomo szczególnym zdolnościom, a jak się okazuje z zestawień, nieomal każdy z nich jest takim zdolnym człowiekiem.(?)

Szczęśliwy to naprawdę ten polski kraj, posiadający samych genjuszów.

Natomiast cały szereg ukończonych maturzystów, niejednokrotnie naprawdę bardzo zdolnych ludzi, błąka się na rozstajach dróg życiowych, nie wiedząc, w którą stronę skierować swoje kroki, nie mogąc uzyskać odpowiedniej posady, dzięki forytowaniu ludzi niewłaściwych.

Czas chyba najwyższy do uporządkowania tych stosunków i w kolejnictwie.

ŻYCIE ZWIĄZKU

Kołomyja (Koło)

W piątek dnia 15, sierpnia b. r. odbyło się Nadzwyczajne Walne Zebranie członków Koła Kołomyja w Delatynie.

Zebranie zagaił prezes Koła kol. Cieszyński w gorących słowach witając uczestników, poczem wyjaśnił przyczynę zwołania Zebrania poza stałą siedzibą Zarządu Koła. Oto koledzy z odcinka Woronienka — Chryplin dla braku dogodnych połączeń kolejowych nie mogą przyjeżdżać na Zebrania do Kołomyji a Zarząd Koła pragnąc udostępnić wszystkim członkom możność uczestnictwa w Zebraniach, powziął uchwałę zwoływania tychże w różnych miejscowościach tut. Koła.

Protokół z ostatniego Zebrania przyjęto bez zmiany poczem członek Zarządu Głównego kol. Kobryń złożył obszerne sprawozdanie z Walnego Zjazdu Delegatów w Gdyni.

W rezultacie obrad sformułowano kilka wniosków których zrealizowanie poruczono Zarządowi Koła.

30-lecie pracy

Dnia 10 października 1930 r. obchodzi Kolega WINTER Edward, Zast. Naczelnika Wydziału Finansowego i Prezes Z. O. naszego Związku w Poznaniu 30-lecie pracy kolejowej.

Szanownemu Jubilatowi składamy tą drogą serdeczne gratulacje i życzenia dalszej owocnej pracy na polu kolejnictwa, jak niemniej pracy Związkowej dla dobra młodszego pokolenia. Niechaj zadowolenie, radość, miłość Kolegów i czerstwe zdrowie towarzyszą stale Szanownemu Koledze Jubiletowi.

Zarząd Okręgowy Z. U. P. Poznań.

Do powyższych życzeń przyłącza się również Zarząd Główny Z. U. P.

Hallo! Hallo! Koledzy Okręgu Krakowskiego!

Bibljoteka Zarządu Okręgowego jest otwarta od 1. września 1930 do 30 czerwca 1931 r. dwa razy w tygodniu we wtorki i piątki (prócz Świąt) od godz. 17 tej do 18-tej.

Wycieczka Z. U. P. na Polesie i Wileńszczyznę

(Ciąg dalszy)

Trudno opisać radość uczestników wycieczki przy zbliżaniu się do miasta Wilna, któremu patronuje „Ta, co w Ostrej świeci Bramie...“ Tu bowiem można dopiero ocenić znaczenie czynu generała Łucjana Żeligowskiego, pozostawiającego Wilno po stronie polskiej.

To też w skupieniu ducha wjeżdżaliśmy w śliczny lipcowy poranek na piękny dworzec wileński i pierwsze kroki skierowaliśmy z delegatami Dyrekcji do Ostrej-Bramy, gdzie w podniosłym nastroju wysłuchaliśmy Mszy Św. w kaplicy ostrobramskiej „przed cudownym klęknąwszy obrazem“.

Po nabożeństwie udaliśmy się miastem na przystań i statkiem „Kurjer“ wyjechaliśmy w górę rzeki Wilji, jadąc obok Antokolu przez Pospieszkę, Trynapol i Kalwarję do Werek i rozkoszując się w czasie tej przemiłej wycieczki nadbrzeżnym krajobrazem, obfitującym w drogie sercu zabytki przeszłości.

Werki (od słowa litewskiego werkt = płakać) — legendarna to i historyczna miejscowość. Legendarna, bo gdy na górze tej, pokrytej gęstym borem, polował Gedymin, usłyszał nagle płacz dziecka, które po odnalezieniu oddano arcykapłanowi na wychowanie, nadając mu słynne imię „Lizbejko“ — Historyczna, bo upamiętniła się bitwą Witolda z Krzyżakami i ze Skirgiełłą. — Słuchając barwnego opowiadania o wyż wspomnianej legendzie, zasłuchani w cenne objaśnienia inż. Grabowskiego, dotyczące początków historji dzisiejszej Wileńszczyzny, podchodzimy wygodną, krętą serpentyną do pałacu w Werkach.

Ze starego zamku z czasów Mendoga ani śladu. Za czasów Jagiełły Werki przechodzą na dobra kościelne. Biskup Massalski, przy współpracy słynnego architekty Gucewicza zamierzał uczynić z Werek wspaniałą rezydencję, jednak wypadki dziejowe, po roku 1782 przeszkodziły dokonaniu dzieła. Pałac zmieniał właścicieli i dziś znajduje się w opłakanym stanie. Sale, w których widać ślady dawnej świetności, niszczeją z dnia na dzień i wołają wprost o zainteresowanie się właściwych czynników.

Dalszą część dnia poświęcono zwiedzaniu miasta. Trynapol (kościół założony 1695 r.) i Kalwarja, wrócono statkiem „Grodno“ do Wilna, gdzie zjedzono objad na dworcu, a o godzinie 18·00 wyruszono na zwiedzenie samego miasta Wilna.

Przedewszystkiem nieco historji:

Datą historyczną Wilna jest rok 1323 w którym Gedymin, opuściwszy Troki pod naporem Krzyżaków, buduje w pośled iej dotychczas miejscowości zamki obronne, osadzając pod ich ochroną miasto. W roku 1365 i 1383 zdobywają Krzyżacy Wilno i palą je. Za czasów Jagiełły przyjmuje Litwa i Wilno w 1387 roku wiarę chrześcijańską, a Witold w 1392 r. po pogodzeniu się z Jagiełłą, przystępuje do odbudowy zamku i miasta. Prawo magdeburskie dla Wilna, a Statut Wiślicki (1564 r.) dla kraju, zbliża Litwę z Polską. Następuje „Wiek Złoty“. Uniwersytet z 1597 roku i Trybunał Litewski z 1581 roku, to dzieła Stefana Batorego, panowanie Wazów, to lata klęsk i wojen. Dopiero z końcem XVII wieku (hetman Pac) Wilno znów się podnosi, a nieszczęścia Rzeczpospolitej są zarazem datami zaniku miasta. Usiłowane zamoskwiczenie miasta, kilkakrotne okupacje w czasie wojny, to martyrologja miasta, które dopiero w 1920 trwale wróciło do Polski.

Zwiedzanie miasta rozpoczęto od góry zamkowej, która wznosi się prawie w centrum miasta i panuje nad okolicą. Od północy góra opiera się prawie o brzegi Wilji, od wschodu otacza ją płynąca rzeczka

Wilenka, wpadająca u stóp góry zamkowej do Wilji, od południa i zachodu miasta, a raczej park t. zw. „Cielętnik", przylega zaś do tego parku Katedra.

Z góry zamkowej udano się do ogrodu pobernardyńskiego, stamtąd zaś do kościoła św. Antoniego, św. Franciszka, Bernardyna i św. Michała.

O godzinie 21 zakończono 1-szy dzień wycieczki, udając się na zasłużony wypoczynek.

C. d. n.

Stanisław Gądek.

Wycieczka Krakowskiego Koła Z. U. P.

(Dokończenie)

Popołudniu — zgodnie z ułożonym programem — wyjechaliśmy autobusem do Lasu Wolskiego, który jest Parkiem Ludowym dla mieszkańców Krakowa. Cała przestrzeń parku — którego fundatorką jest Kasa Oszczędności m. Krakowa — wynosi około 560 morgów. Drogi, liczne ścieżki i chodniki czysto i starannie utrzymane. Liczne tabliczki z napisami orjentują publiczność. Czytamy: „Chodnik Lea", „chodnik Karola". „chodnik Hanny" „leżenie wzbronione", „szanować roślinność" i t. p. Z Polany Lea roztacza się przepiękny widok na błękitną wstęgę Wisły, na prastarą siedzibę legendarnego Krakowa, na gęstwinę leśną w Przegorzałach i góry, aż do sinych Tatr. Z drugiej zaś strony na zamek tyniecki i wzgórze ze wspaniałym klasztorem Konwentu OO. Kamedułów i pałac ks. Czartoryskich. Zachwyceni widokiem i otoczeniem, udaliśmy się — po spożyciu w „Karolówce" podwieczorku do Zwierzyńca, który aczkolwiek nie jest jeszcze taki jak w Poznaniu, jednakowoż stanowi już wcale poważny i pokaźny tegoż zaczątek: pięć wilków, borsuk, świstak, pięć lisów, dwa dziki, kuna, następnie dwuletni jeleń-śpiczak „Dzińdziuś", dar b. ministra Steczkowskiego i ośm sztuk sarn, b. ułaskawione, idące bez obawy do ręki po chleb lub ziarno. W ogromnej woljerze o kilku przedziałach, widzimy parę wspaniałych puhaczy, obok jastrząb gołębiarz, sześć myszołowów, orzeł, gawron, trzy sowy płomykówki. Opodal czworokątna klatka pomalowana na kolor ciemno-zielony, zlewający się z zielenią drzew. Wewnątrz są osadzone drzewka a dół wyderniowany, aby przebywające tam ptaki miały upodobnienie wolności. Są tu: szczygły. gile, makolągwy, zięby, szpaki, trznadle it. p. razem okolo 30 sztuk wesołego ptactwa. W bażantarni około 70 sztuk bażantów i innych ptaków. Sześć sztuk gołębi pocztowych, jedenaście dzikich kaczek, dwie dzikie gęsi, para czarnych bocianów, sześć sztuk pawi, kuropatwy, wreszcie małpka, oraz gady i płazy krajowe: żółw błotny, padalec, salamandra i t. p.

Tworzy się „Towarzystwo Przyjaciół Zwierzyńca", które prowadzić będzie dzieło rozbudowy zwierzyńca według zasad nauki i dzisiejszych wymagań hodowli zwierząt tak, że w niedługim czasie Gród Wawelski posiędzie atrakcję i ozdobę pięknego Parku Wolskiego, własny okazały Zwierzyniec — Znaczenie i wartość pedagogiczno-przyrodniczą tego faktu ocenia dziś każdy kulturalny człowiek. Pod wrażeniem pożytecznie i przyjemnie spędzonej niedzieli, wrócili uczestnicy wycieczki do Krakowa, domagając się jaknajrychlejszego urządzenia przez zarząd Koła następnej imprezy. — Będzie nią jednodniowa wycieczka autobusem do Ojcowa, wzgl. doliny Ojcowskiej, celem zwiedzenia zamku zbudowanego przez Kazimierza W., oraz jaskiń historycznych w których ochronił się Władysław Łokietek. Wycieczka odbędzie się w niedzielę 7-go września b. r. — Pożądane są wcześniejsze zgłoszenia, które mogą umożliwić uzyskanie pewnych ulg.

Zgłoszenia te, oraz kwotę 3, zł. od osoby — na poczet kosztów wycieczki — przyjmuje Skarbnik Koła krakowskiego, kol. Wł. Kwiatkowski st. asesor Dyrekcji O K. P. Wydział III. — Wyjazd do Ojcowa z placu św. Ducha o godzinie 9-ej, powrót do Krakowa o godzinie 20-ej.

Aleksander Urbanek.

O współczynnik pracy RS. i RSP. małych stacyj

Rozporządzeniem o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18. XII 1919. r. o czasie pracy w przemyśle i handlu, ogłoszonej w dzienniku urzędowym M. K. z dnia 10. VI. 1920 r. Nr. 7. unormowane są prace poszczególnych kategoryj pracowników, natomiast nasuwają się wątpliwości, jak należy normować pracę tych pracowników, którzy pełnią funkcje różnorodne.

Do tych kategoryj pracowników w Wydziale Ruchu należą zawiadowca stacji i dyżurni ruchu małych stacyj, na których wspomniani pracownicy sami wykonują czynności ruchowe, handlowe i telegrafu.

Wprawdzie każda z poszczególnych funkcyj na małej stacji może być niewielką, lecz, jeżeli wszystkie złączyć razem, może okazać się, iż pracownicy na tych stacjach zbyt są obarczeni pracą i zbyt długo przetrzymywani są na służbie.

By ustalić mierniki pracy, wypośrodkowane na podstawie wymienionej wyżej ustawy, Wydział Ruchu D.O.K.P. w Radomiu proponuje ustalić sposób zamiany pracy ruchowej, handlowej i telegrafu na pociągi, a niezależnie wyrazić tę pracę w minutach i dopiero w zależności od ilości pociągów, jaka z zamiany w ciągu doby wypadnie, lub godzin efektywnej pracy ustalić ilość potrzebną pracowników do jej załatwienia.

Wychodząc z założenia, że 8 miu godzinom pracy odpowiada:

1) przepuszczenie od 11 do 15 pociągów na linji jednotorowej (przepuszczenie ponad 32 do 46 poc. na dobę odpowiada współczynnik 5,6, czyli 240 godz. pracy miesięcznie),

2) załatwienie od 25 do 35 przesyłek,

3) załadowanie lub wyładowanie 80 przesyłek,

4) sprzedaż 600 biletów kartonowych (1 bilet pisany - 2 bil karton),

5) załatwienie 150 przesyłek bagażu,

6) załatwienie 90 depesz 10-cio słownych, przeto możnaby powiedzieć, że załatwienie 1 pociągu pod względem pracy odpowiada załatwieniu:

1) 2 przesyłek nadanych lub wydanych,
2) 6 przesyłek załadowanych lub wyładowanych,
3) 40 biletów sprzedanych,
4) 10 przesyłek bagażowych,
5) 6-ciu depesz dziesięciosłownych, w myśl art. 15 wspomnianej na wstępie ustawy,
6) 1|2 godziny przetaczania bez względu na ilość przetaczających parowozów.

Niezależnie od:

1) załatwienia interesentów,
2) przyjęcia zamówienia na wagony, prowadzenie książki zamówień i sporządzenie zapotrzebowania na wagony,
3) załatwienia czynności połączonych z kasą stacyjną,
4) prowadzenie kancelarji i akt,
5) uzupełnienia taryfy i przepisów,
6) wydawania deputatów, prowadzenie książek inwentarza, załatwienia sprawozdań materjałowych oraz zapotrzebowań na nie i t. p. Zawiadowca małych stacyj zużyje pracy około od 1, 1|2 do 3 godzin dziennie, co równa się załatwieniu 3 ch do 5 pociągów.

Jeżeli teraz wyszczególniona ilość zasadniczej pracy danej stacji, po zamianie na pociągi, w ciągu doby da ponad 32 do 46 pociągów, to wtedy ilość godzin pracy pracowników w ciągu miesiąca powinna wynosić 240 godzin

Jeżeli zaś da ponad	16 do 32	to	300 „
„ „ „ „	6 do 16	„	400 „
„ „ „ „	do 6	„	609 „

W razie położenia stacji na linji dwutorowej, ilość załatwionych pociągów (nie innej pracy zamienionej na pociągi) należy liczyć 3 za 2, czyli wartość pracy przy załatwianiu pociągów zmniejsza się o 50 proc.

Powyżej wymienioną pracę można wyrazić i w minutach, a mianowicie: na załatwienie 1 pociągu na linji jednotorowej potrzeba 33 min. 480 m. 14=37 m.

1 pociągu na linji dwutorowej potrzeba 23 min|480 [21=23 m:

1 przesyłki przyjętej lub wydanej potrzeba 17 min|480. [29=17 m

1 „ naładow. — wyładow. 6 min.

10 biletów kartonowych 5 min.

1 przesyłki bagażowej 3 min.

1 depeszy 10 słownej 5 min.

1|2 godz. przetaczania 37 min.

Do tego należy dodać pracę zawiadowcy stacji w powyżej wyłuszczonych 6 punktach 90 min. do 180 min.

Jeżeli wykonaną na stacji w ciągu doby wymienioną wyżej zasadniczą pracę zamienić we wskazany sposób na minuty, to przy sumie efektywnej pracy:

do 3 godz. 24 min. dyżur w ciągu doby (oczekiwanie) może trwać 20 g.

ponad 3 godz. 42 min. do 9 godz. dyżur w ciągu doby (oczekiwanie) może trwać 13 g.

ponad 9 godz. po 18 godz. w ciągu doby (oczekiwanie) może trwać 10 g.

ponad 18 godz. dyżur w ciągu doby (oczekiwanie) może trwać 8 g.

Otrzymaliśmy dostęp do morza, ale nie posiadamy odpowiedniej floty morskiej, tak handlowej, jak i wojennej. Nie możemy więc czerpać w pełni z tych bogactw, jakie daje posiadanie wybrzeża morskiego. Za przewóz towarów i emigrantów na obcych okrętach płacimy rocznie 350 miljonów złotych. Zapytacie, jak zaradzić tej potrzebie? Otóż Sejm Ustawą z dnia 16 lutego 1927 roku powołał do życia Komitet Floty Narodowej, który ma na celu gromadzenie funduszów z dobrowolnych wkładek społeczeństwa na budowę i kupno okrętów. Pamiętajcie, że w tej akcji ogólnopaństwowej jest obowiązkiem każdego obywatela wziąć udział, zapisując się na członka Komitetu Floty Narodowej.

W tym twórczym i wielkim wysiłku całego społeczeństwa nie może nikt być dezerterem. Niepodległość, bogactwo i dobrobyt Państwa i jego obywateli leży na morzu!!!

W skład Komitetu Floty Narodowej wchodzą najwyżsi dostojnicy Państwa i wybitni przedstawiciele społeczeństwa.

Zapisujmy się na członków Komitetu Floty Narodowej. Wkładka 1 złoty rocznie. Adres: Warszawa, Elektoralna 2. Rachunek P. K. O. Nr. 30.

Konkurs na stypendja Z. U. P.

Celem uczczenia 10-cio lecia istnienia Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, przypadającego na rok 1931, uchwalił VIII. Walny Zjazd Delegatów w Gdyni, na wniosek Zarządu Głównego — ustanowić siedm jednorazowych stypendjów po 200 (dwieście) zł. dla sierót po członkach Z. U. P. uczęszczających do szkół średnich.

Stypendja te płatne będą w dwóch ratach po 100 (sto) zł. w październiku 1930 i lutym 1931, do rąk matek, wzgl. uprawnionych opiekunów. Pierwszeństwo mają sieroty zupełne (bez ojca i matki) o dobrych postępach w nauce.

Podania o przyznanie stypendjów wnosić należy imieniem petentów — najpóźniej do dnia 10 go października b. r. do Zarządu najbliższego Koła Z. U. P. i dołączyć do niego uwierzytelniony przez Zarząd Koła Z. U. P. odpis ostatniego świadectwa szkolnego, z postępem conajmniej dostatecznym. Podania muszą zawierać dokładny adres osób uprawnionych do odebrania przyznanego stypendjum. Nieuwzględnione, pozostaną bez odpowiedzi.

Petenci, którzy otrzymają stypendjum za I-sze półrocze roku szk. 1930|31, winni przedłożyć Zarz. Głównemu — za pośrednictwem odnośnego Koła Z. U. P. — najpóźniej do 10 lutego 1930 r. uwierzytelniony przez to Koło odpis świadectwa szkolnego za 1-sze półrocze 1930|31, celem uzyskania wypłaty drugiej raty stypendjum.

Zarządy Kół, które otrzymają podania o stypendjum, zaopatrzą je swoją opinją i prześlą niezwłocznie w drodze odnośnych Zarządów Okręgowych do rozstrzygnięcia Zarządowi Głównemu.

Analogicznie postąpią Zarządy Kół z odpisami świadectw za 1-sze półrocze 1930|31. odnośnie do wypłaty drugiej raty stypendjum.

Zarząd Gł. Z U. P.

Stacja ....

WPan ....

Używanie poczty kolejowej dozwolono Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo' winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był dla rozdawcy widoczny.

Studja nad zabezpieczeniem przejazdów kolejowych

Kwestja odpowiedniego zabezpieczenia kolejowych przejazdów wobec wzmożonego ruchu automobilowego stała się sprawą niezmiernie aktualną, którą studjują wszystkie zarządy kolejowe.

Najidealniejszem rozwiązaniem tego zagadnienia byłaby przebudowa przejazdów w ten sposób, aby drogi i tory kolejowe położone były w różnych poziomach. Takie jednak załatwienie tej sprawy na kolejach polskich wymagałoby olbrzymiego nakładu pieniężnego, na co pozwolić sobie nie możemy, ze względu na inne pilniejsze potrzeby inwestycyjne w Polsce.

Na przejazdach nieostrzeżonych, na których odbywa się większy ruch kolejowy, wprowadzi się sygnały optyczno-akustyczne na wzór zagranicy.

W tym celu obecnie przeprowadza się próby na niektórych przejaz dach w dyrekcji warszawskiej, poznańskiej, katowickiej, ręcznych systemów sygnałów optyczno-akustycznych, celem wypróbowania ich skuteczności.

Wypłacić dodatek kwaterowy

Zima zbliża się.

Szerokie rzesze pracowników cierpią poważne niedostatki, a przeciętne zadłużenie urzędnika przekracza dziesięciokrotnie pobory. Urzędnik w ten sposób zadłużony nie może uzyskać dalszego kredytu, nie może zamagazynować niezbędnych zapasów na zimę, ani zaopatrzyć się w ciepłą odzież.

Gruntownym w tym celu zabiegiem byłaby rewizja płac i dostosowanie wysokości wynagrodzenia do panujących warunków życia. Skoro jednak rewizja wynagrodzenia jet niemożliwą dla braku funduszów w skarbie Państwa właściwe czynniki winny najrychlej przystąpić do wypłaty zaległego dodatku mieszkaniowego.

W tych warunkach wypłata dodatku mieszkaniowego jest nietylko potrzebna, ale i konieczna. Wydatek znajduje pokrycie w odnośnej ustawie, a pieniądze znaleźć się muszą.

Konieczność wypłaty jest nakazem społecznym, gdyż zubożenie sfer pracujących jest ogólne, a ponieważ nabrało ono cech chronicznych, wymaga zasadniczego uleczenia.

Doświadczenie uczy, że niskie płace powodują upadek konsumcji, co odbija się na handlu i przemyśle krajowym. W normalnem następstwie robotnicy nie znajdując pracy, powiększają bezrobocie. Powstaje cirenlus vitiorus, zabarwiony rozruchami społecznemi, niepotrzebnemi szemraniami i tp.

W podobnie zdenerwowanem usposobieniu jest ogół pracowniczy, który widząc swe beznadziejne położenie, domaga się polepszenia bytu. Początkiem tego ma być wypłata zaległego dodatku mieszkaniowego.

Według otrzymanych pogłosek wędrujących coraz uporczywiej wśród personelu, Rząd ocenia ciężkie położenie pracowników państwowych i w miarę możliwości finansowych pragnie przyjść im z pomocą.

Zobaczymy, czy pogłoski te urzeczywistnią się.

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych".

PISMO REDAGUJE KOMITET.

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku.

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Kętrzyńskiego 32, telefon 49-89. - Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887.

Drukarnia Kresowa Lwów, Zimorowicza 14. Telefony 7-40, 53-79. Redaktor odpowiedzialny: **Wacław Łukaszkiewicz**